

УДК 347.823

## ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРАВА НА СВОБОДУ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ ЦИВИЛИЗАЦИОННЫХ УСЛОВИЯХ

Г. В. Самойленко

доцент кафедры гражданского права,  
кандидат юридических наук, доцент,  
Запорожский национальный университет (Украина)  
e-mail: [georgesamoil1976@gmail.com](mailto:georgesamoil1976@gmail.com)

*Аннотация.* Осуществление права на свободу передвижения связано с деятельностью транспорта, где должны быть созданы условия надлежащего осуществления данного права пассажиром. В то же время нормативные критерии ограничения права на свободу передвижения размыты, а в транспортном законодательстве вообще отсутствуют.

Считаем, что первичным является критерий обеспечения безопасности, а вторичным — степень такой опасности.

**Ключевые слова:** свобода передвижения, ограничения, границы осуществления права, перевозка пассажира, транспорт, перевозка.

*Annotation.* The exercise of the right to freedom of movement is connected with the activities of transport. Therefore, the latter has the obligation to create the conditions for the proper exercise of this right by the passenger. At the same time, the normative criteria for restricting the right to freedom of movement are blurred, and are absent in transport legislation.

We believe that safety is the primary criterion, and the degree of such danger is secondary.

**Keywords:** freedom of movement, restrictions, boundaries of the exercise of rights, passenger transportation, transport, transportation.

XX и XXI века стали эпохой глобальных изменений цивилизации. Причины явные: развитие науки, техники, средств коммуникации. События, которые произошли в эту эпоху, послужили становлению прав и свобод человека и их нормативному обеспечению. Идея свободы, которая на протяжении всей истории человечества стремилась быть реализованной, именно в эту эпоху приобрела наивысшую степень своей реализации, формализации, обеспечения. Именно эти факторы послужили основой трансформации общества в целом и трансформации правовых систем.

Если признание права человека на свободу передвижения в различные эпохи было целью, обусловленной желанием человека быть свободным (от рабовладельца, барона, феодала, государства) в возможности самостоятельно и беспрепятственно осуществлять передвижение, то после его признания и закрепления его как в международных, так и в национальных нормативно-правовых актах эта цель сводится к его обеспечению: нормативному (установ-

лению гарантий охраны, осуществления и защиты), экономическому, организационному, социальному.

Так, на международном уровне право человека на свободу передвижения впервые было закреплено ст. 13 Всеобщей декларации прав человека, которой закреплено право свободно передвигаться и выбирать себе место жительства в пределах каждого государства. При этом каждый человек имеет право покидать любую страну, включая свою собственную, и возвращаться в свою страну.

В дальнейшем это право было закреплено в Протоколе № 4 к Конвенции о защите прав человека и основных свобод, который гарантирует некоторые права и свободы, не предусмотренные в Конвенции и в Первом протоколе к ней (20.03.1952 г.). В нем раскрыто и конкретизировано это право, в частности, закреплено, что на осуществление этих прав не могут быть установлены никакие ограничения, кроме тех, которые предусмотрены законом и являются необходимыми в демократическом обществе в интересах национальной или общественной безопасности, для поддержания общественного порядка, предотвращения преступлений, для защиты здоровья или морали или с целью защиты прав и свобод иных лиц. Частью 4 ст. 2 этого Протокола также предусмотрено, что в отдельных местностях эти права могут подлежать ограничениям, которые установлены согласно законам и оправданы общественными интересами в демократическом обществе.

В современном мире перемещение человека осуществляется в большинстве случаев посредством транспорта. Поэтому правовое регулирование деятельности транспорта должно исходить из того, что деятельность по перевозке пассажиров является одним из способов осуществления человеком своего права на свободу передвижения. Из этого следует, что перевозчик должен содействовать пассажиру в осуществлении им своего права, создавать условия для этого. В то же время специфика деятельности различных видов транспорта накладывает отпечаток на характер осуществления прав пассажиром, содержание и границы его прав. Эти пределы не безграничны и определяются на стыке интересов пассажира и перевозчика и их возможностей, интересов как иных пассажиров, так и третьих лиц; частных и публичных интересов.

С этой целью приняты Правила перевозок пассажиров на различных видах транспорта, которые должны были стать результатом компромисса интересов различных субъектов. В то же время, эти Правила, к сожалению, большей степенью ориентированы на интересы перевозчика, что обусловлено традициями в сфере правового регулирования деятельности транспорта, нежели на удовлетворение интересов пассажиров.

В странах, которые сейчас являются членами ЕС, применялся социологический метод правового регулирования отношений в этой сфере, т. е. не путем

моделирования идеальной модели поведения участников данных правоотношений, формализованных в их взаимных правах и обязанностях, а путем формирования конкурентной среды, что обеспечивало мотивацию перевозчиков в конкурентной борьбе за потребителя создавать наиболее благоприятные условия для осуществления прав пассажирами, условия отсутствия мотивов для нарушения их прав. Но условия деятельности транспорта не идеальны. Существует достаточно большое количество маршрутов, где невозможна или нецелесообразна деятельность двух или более перевозчиков. Более того, существуют регионы, где отсутствует конкуренция работников (водителей) или даже наблюдается их дефицит, в связи с чем и сам перевозчик, и пассажиры вынуждены терпеть иногда не очень вежливое поведение водителя. В таких случаях отсутствует возможность влияния (как гражданско-правового, так и административного) на модель поведения таких субъектов, поскольку увольнение единственного водителя, лишение права обслуживания маршрута или лишение лицензии повлечет проблему с обеспечением населения в перевозках.

Иными словами, мир не идеален, отношения разнообразны, как и условия их существования. Поэтому не идеален и не универсален механизм правового регулирования правоотношений.

Именно это послужило причиной принятия в ЕС ряда актов, в частности: Регламента (ЕС) № 1371/2007 Европейского Парламента и Совета Европейского союза от 23.10.2007 г. (on rail passengers' rights and obligations); Регламента (ЕС) № 261/2004 Европейского парламента и Совета Европейского союза от 11.02.2004 г. (establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91 (Text with EEA relevance)); Регламента (ЕС) № 1177/2010 Европейского Парламента и Совета Европейского союза от 24.11.2010 г. (concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004); Регламента (ЕС) № 392/2009 Европейского Парламента и Совета Европейского союза от 23.04.2009 г. (on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents); Регламента (ЕС) № 181/2011 Европейского Парламента и Совета Европейского союза от 16.02.2011 г. (concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation (EC) № 2006/2004).

Иными словами, ЕС признал недостаточность и невозможность охраны, обеспечения и защиты прав пассажиров в условиях доминирования в договорных правоотношениях перевозчиков над пассажирами, которые признаны «слабой» стороной договора путем только формирования конкурентной среды. В условиях консюмеризма, несмотря на значительное формирование нормативной базы, которая обеспечивала права потребителей в различных сферах, сфера

деятельности транспорта оставалась едва ли единственной сферой, где применение этого законодательства было или невозможно в силу специфики функционирования транспорта и регулирования его деятельности специализированным транспортным законодательством, или существенно ограничено.

Именно поэтому выявилась необходимость нормативного формирования модели правоотношений между перевозчиком и пассажиром, закрепления прав пассажиров и их гарантий, использования правовых средств воздействия на поведение перевозчика с целью обеспечения интересов пассажира (дозволений, правовых ограничений, запретов, обязанностей, правовых стимулов, санкций).

Надлежащее исполнение договора перевозки пассажира перевозчиком имеет результатом осуществление пассажиром своего права на свободу передвижения.

В то же время перевозчик может отказать пассажиру в перевозке, вернув ему стоимость билета (а на воздушном транспорте также предусмотрена компенсация пассажиру), отменить рейс из-за различных причин (в т. ч. по причине экономической нецелесообразности) без дополнительных негативных последствий для себя в виде компенсаций пассажирам. Такая ситуация видится несправедливой, поскольку экономический интерес перевозчика доминирует над жизненными интересами пассажира, которые вынужденно подавляются при данных обстоятельствах. В результате указанных действий перевозчика пассажир ограничивается в осуществлении своего права на свободу передвижения. Особенно это контрастно выявляется в сфере авиаперевозок, поскольку они рассчитаны большей степенью на большие расстояния и международное сообщение. Отмена рейса или отказ пассажиру в перевозке становится для него катастрофой. Именно поэтому сфера авиаперевозок имеет свой уникальный механизм правового регулирования, обеспечения прав пассажира, необходимость приоритета принципа надлежащего исполнения договора над компенсацией за невыполнение договора перевозки пассажира. Эта особенность воздушного транспорта была признана Судом ЕС, которым была высказана позиция о том, что ситуации компаний, осуществляющих деятельность в различных отраслях, не являются сравнимыми, поскольку различные виды транспорта не являются взаимозаменяемыми относительно условий их использования. Поэтому законодательство ЕС может устанавливать правила обеспечения уровня защиты клиентов, которые зависят от соответствующего транспортного сектора (Дело C-509/11, ÖBB-Personenverkehr AG) [1].

В то же время невыполнение перевозки пассажира по договору перевозки пассажира (отказ в перевозке) может быть обусловлено рядом объективных причин, направленных на обеспечение безопасности. Именно безопасность в современном мире является фактором, обеспечение которого является одной из

первоначальных задач. В настоящее время все чаще звучит тезис о необходимости создания безопасной среды существования человека, поскольку она является основой обеспечения права человека на жизнь, здоровье, безопасную для существования окружающую среду. Об этом, в частности, говорилось уже на 6-й Всемирной конференции по предотвращению и управлению повреждениями (Монреаль, 15 мая 2002 г.). На этой конференции («Право человека на безопасность») признано, что безопасность является основным правом человека. Оно предусматривает установление внимания и предусматривает разработку механизма контроля опасностей на постоянной основе. В ст. 2 декларации, принятой на этой конференции, было определено, что безопасность является состоянием, в котором опасности и условия, которые приводят к физическому, психологическому или материальному ущербу, контролируются для того, чтобы сберечь здоровье и благосостояние индивидов и общества [2, с. 6].

Исходя из концепции обеспечения прав человека, его безопасности, видится обоснованным применение ограничений в отношении лиц, осуществляющих право на свободу передвижения. Но такие ограничения должны быть законными и обоснованными. Их критерии закреплены в ст. 2 Протокола № 4 к Конвенции о защите прав человека и основных свобод, ст. 12 Закона Украины «О свободе передвижения и свободном выборе места жительства в Украине» от 11.12.2003 г. [3]. Среди прочих в указанном законе упоминается предотвращение распространения инфекционных заболеваний. В то же время формулировка вызывает ряд замечаний, поскольку в ч. 1 ст. 12 речь идет об ограничениях передвижения по определенным территориям, а в ч. 2 — о лицах, которые подлежат принудительной госпитализации и лечению на основании законодательства об инфекционных заболеваниях и психиатрической помощи.

Как ни парадоксально, но при том, что ВОЗ признала высокую степень опасности вируса COVID 2019, и речь идет о пандемии, в Украине существует один лишь приказ МОЗ Украины от 24.02.2020 г. № 518 «Об утверждении Рекомендаций относительно действий фармацевтических работников в условиях недопущения занесения и распространения на территории Украины случаев заболеваний, причиненных коронавирусом COVID-19». То есть, во-первых, речь идет только о рекомендациях, а во-вторых, они направлены на фармацевтических работников, а не на всех медицинских работников или лиц, которые не являются медицинскими работниками. Не присвоен статус «опасного» коронавируса 2019-nCoV и распоряжением КМУ от 03.02.2020 г. № 93-р «О мерах по предотвращению занесения и распространения на территории Украины острой респираторной болезни, причиненной коронавирусом 2019-nCoV». Формально в такой ситуации отсутствуют основания для принудительной госпитализации лиц с симптомами данного заболевания и даже больных лиц.



В то же время Правилами перевозок пассажиров на воздушном транспорте предоставлено право перевозчику отказать пассажиру в перевозке в случае подозрения перевозчиком заболевания у пассажира. В таких случаях пассажир обязан предоставить медицинскую справку. На железнодорожном транспорте перевозчику предоставлено право удалить больного пассажира с поезда, но нет запрета допустить такого пассажира к перевозке. На автомобильном и иных видах транспорта болезнь пассажира является основанием продолжить поездку после выздоровления. Иными словами, нет четких критериев определения болезни пассажира, которые бы четко определяли статус пассажира в случае его заболевания и применения к нему мероприятий по недопуску в транспортное средство, удалению из него для прохождения медицинского осмотра, предоставления медицинской помощи вплоть до принудительной госпитализации.

Такой поход подлежит исправлению, поскольку речь идет о безопасности пассажира, иных пассажиров, иных лиц, особенно если речь идет о распространении инфекций.

1. Case \_\_\_\_\_ C-509/11, ÖBB-Personenverkehr AG. URL: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-509/11&language=DE> (дата обращения: 20.02.2020). [Вернуться к статье](#)

2. Ківалов С. В. Вітальне слово. Безпека як правовий концепт : виступи учасників Всеукраїнської наук.-практ. конф., Київ, 20 квітня 2018 р. / Відповід. за вип. проф. Р. Б. Шишка. Київ : Видавництво Ліра-К, 2018. С. 6–8. [Вернуться к статье](#)

3. Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні : Закон України від 11.12.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. 2004. № 15. Ст. 232. [Вернуться к статье](#)